

Tipologie e caratteristiche tecnico costruttive della viabilità forestale e silvo-pastorale

Macrocategoria	Viabilità principale			
Categoria	Strade forestali e silvopastorali di primo livello	Strade forestali e silvopastorali di secondo livello		
Tipologia	Strade camionabili principali	Strade camionabili secondarie	Strade trattorabili	Piste camionabili
Fondo	stabilizzato o migliorato (*)	stabilizzato o migliorato (*)	stabilizzato o migliorato (*)	naturale o migliorato (*)
Larghezza prevalente piano viabile (carreggiata) (m)	da 3,5 a massimo 6	da 2,5 a 3,5	da 2,5 a 3,5	4
Banchine (m)	0,5	0,5	0,5	no (<0,5)
Larghezza minima nei rettifili (m)	3,5	3	2,5	3
Raggio minimo di curvatura nei tornanti (m)	8	6	5	6
Pendenza ottimale (%)	da 3 a 8	da 3 a 8	da 3 a 8	da 3 a 8
Pendenza media massima (%)	10	10	12	10
Pendenza massima per brevi tratti (%)	da 12 a 20	da 16 a 22	da 16 a 22	fino a 18
Allargamento in curva della carreggiata (m)	7,5 – larghezza della carreggiata	2,5	2	2
Massicciata	sì	sì	sì	no
Sopraelevazione in curva	localmente	localmente	no	no
Modellazione del corpo stradale a schiena d'asino o a spiovente trasversale	sì	sì	no	no
Cunetta longitudinale	sì	sì	a tratti	a tratti
Opere di sostegno	sì	sì	sì	eventuali localmente
Piazzole di scambio	sì	sì	sì	sì
Piazzole di manovra	sì	sì	sì	sì
Piazzali di deposito e lavorazione	sì	sì	eventuali localmente	sì
Codice SIFOR	S1	S2	S3	P1
Tipi di autoveicoli cui è possibile il transito (elenco esemplificativo non esaustivo)	autotreni, autoarticolati, autocarri, autovetture 2RM, autoveicoli 4RM, trattori e rimorchi di grandi dimensioni	autocarri, autovetture 2RM, autoveicoli 4RM, trattori, macchine operatrici di piccole-medie dimensioni	autovetture 2RM, autoveicoli 4RM, trattori	autocarri, autovetture 2RM, autoveicoli 4RM, trattori, macchine operatrici specializzate

Parametri	descrizione
Fondo	piano viabile che può essere naturale, migliorato o stabilizzato (* rivestito nei tratti a pendenza massima, laddove necessario)
Larghezza prevalente piano viabile (carreggiata + banchina) (m)	si intende la larghezza complessiva della carreggiata; la larghezza aumenta di 0,5 metri nel caso in cui sia presente banchina a valle
Banchine (m)	parti della strada comprese tra il margine della carreggiata e i dispositivi di ritenuta o i cigli interni delle cunette o dei rilevati
Larghezza minima nei rettifili (m)	larghezza del piano viabile nei tratti rettilinei; è il fattore limitante da considerare per il transito dei veicoli
Raggio minimo di curvatura nei tornanti (m)	si intende in corrispondenza dell'asse stradale; non deve essere inferiore al raggio minimo di sterzata, che è una caratteristica del veicolo
Pendenza ottimale (%)	intervallo di valori di pendenza longitudinale che consentono una corretta gestione delle opere di captazione e di sgrondo delle acque superficiali

Pendenza media massima (%)	valore massimo della media delle pendenze delle livellette (tratti a pendenza costante)
Pendenza massima per brevi tratti (%)	per breve tratto si intende una lunghezza massima di 50 m; in caso vi siano più tratti in forte pendenza, lo sviluppo di questi non deve superare il 20
Allargamento in curva della carreggiata (m)	realizzato allo scopo di consentire la sicura iscrizione dei veicoli nei tratti curvilinei del tracciato, conservando i necessari franchi fra la sagoma limi
Massicciata	costituita da uno o più strati portanti e da un eventuale strato di usura superficiale
Sopraelevazione in curva	può essere prevista per bilanciare la tendenza al ribaltamento del veicolo dovuta alla forza centrifuga
Modellazione del corpo stradale a schiena d'asino o a spiovente trasversale	pendenza/e trasversale/i necessaria/e per l'allontanamento delle acque; è obbligatoria per le strade camionabili mentre per le altre tipologie di opere
Cunetta longitudinale	piccolo canale affiancato alla carreggiata per raccogliere le acque che piovono sulla pavimentazione o eventualmente sulle scarpate se la strada è in che può o deve essere prevista in alcune sezioni dell'opera in relazione all'analisi idrologica
Opere di sostegno	opere, di varia natura e materiali, costruite per il consolidamento e il sostegno del corpo stradale
Piazzole di scambio	consentono l'incrocio e/o inversione di marcia degli automezzi che percorrono la stessa strada in opposti sensi di marcia
Piazzole di manovra	consentono l'inversione di marcia ai mezzi pesanti
Piazzali di deposito e lavorazione	previsti in caso di gestione attiva del bosco, hanno dimensioni variabili in funzione degli assortimenti potenzialmente retraibili
Codice SIFOR	codice alfanumerico con il quale le tipologie costruttive della rete viaria sono identificate sul Sistema Informativo Forestale Regionale

% della lunghezza complessiva del tracciato
ite dei veicoli ed i margini della corsia; viene calcolato per tornanti con raggio di curvatura minimo
, seppur consigliata, non è obbligatoria
trincea. Se è indicato "sì" si intende che la sezione tipo prevalente preveda la cunetta; con "a tratti" si intende